

## Vorlage Nr. 179/23

Betreff: **Aktualisierte Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von  
Fahrradstraßen**

Status: öffentlich

### Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	11.05.2023	Berichterstattung durch:	Frau Schauer Herrn Roling
------------------------------	------------	--------------------------	------------------------------

### Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Eigenbetrieb	Technische Betriebe Rheine
Produkt 5301	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Produktgruppe 58	Umwelt und Klimaschutz

### Finanzielle Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich	<input type="checkbox"/> einmalig + jährlich
<b>Ergebnisplan</b>		<b>Investitionsplan</b>		
Erträge	€	Einzahlungen	€	
Aufwendungen	€	Auszahlungen	€	
Verminderung Eigenkapital	€	Eigenanteil	€	
<b>Finanzierung gesichert</b>				
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein			
durch				
<input type="checkbox"/>	Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt			
<input type="checkbox"/>	sonstiges (siehe Begründung)			

**Beschlussvorschlag/Empfehlung:**

Der Bau- und Mobilitätsausschuss beschließt die aktualisierten Qualitätsstandards zum Ausbau und zur Umgestaltung von Fahrradstraßen, die sich an dem „Leitfaden Fahrradstraße“ der AGFS aus 11/2022 orientieren.

**Begründung:**

**Qualitätsstandards der Fahrradstraßen**

In der Sitzung des Bau- und Mobilitätsausschusses vom 06.05.2021 (siehe Vorlage Nr. 186/21) sind die Qualitätsstandards für den Ausbau von Fahrradstraßen beschlossen worden.

Zu diesem Zeitpunkt gab es zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen keine Richtlinien oder Empfehlungen. Es sind u. a. lediglich Veröffentlichungen von „Best Practice Beispielen“, z. B. vom difu (Deutsches Institut für Urbanistik), veröffentlicht worden.

Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung eigene Qualitätsstandards zur Einrichtung von Fahrradstraßen entwickelt, um die Fahrradstraßen in ihrer Wahrnehmung und Befahrbarkeit für die Radfahrer sicher ausgestalten zu können.

Zwischenzeitlich wurde die Stadt Rheine als Mitglied in die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte) aufgenommen, da u. a. die Förderung des Radverkehrs und die Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen mit guten Beispielen belegt werden konnten.

Ende 2022 hat die AGFS nun einen „Leitfaden Fahrradstraße“ herausgegeben, der sich im Wesentlichen mit den bisher beschlossenen Qualitätsstandards der Stadt Rheine deckt.

Lediglich in der farblichen Gestaltung der seitlich der Fahrbahn angeordneten Begrenzungslinien, die bisher als Strich-Lücke-Markierung in blau und weiß vorgesehen waren, empfiehlt die AGFS eine derartige Strich-Lücke-Markierung in rot und weiß. Zudem wird im Bereich von Längsparkstreifen eine breite Weiß-Markierung zur Verdeutlichung der Gefahrenlage im Bereich von parkenden Autos (Stichwort „Dooring“; Tür-Öffnen von parkenden Autos) empfohlen.

Folgende Gestaltungsmerkmale der Qualitätsstandards der Fahrradstraßen sind geplant, deren wesentliche Merkmale hier aufgelistet werden:

- a) Radverkehrsfurt in den Einmündungsbereichen wird flächig rot eingefärbt: die Asphaltoberfläche der Radverkehrsfurt sowohl in den Einmündungsbereichen als auch in den Kreuzungsbereichen wird flächig rot eingefärbt. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- b) Bevorrechtigung der Fahrradstraßen an Kreuzung und Einmündungen: Wenn die Voraussetzungen zur Vorfahrtberechtigung der Fahrradstraße vorliegen, wird diese bevorrechtigt.
- c) Geschwindigkeitsbegrenzung: zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrradstraße ist auf 30 km/h zu reduzieren.
- d) Piktogramme Radfahrer mit gegen gerichteten Richtungspfeilen in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen: weiße Fahrradpiktogramme (Symbol des Verkehrszeichens 237 der StVO) mit nebeneinanderliegenden, gegen gerichteten Richtungspfeilen unter dem Piktogramm in allen einmündenden Straßen.
- e) Beginn / Ende der Fahrradstraße: Mit Hilfe vorgezogener Seitenräume in Form von Pflanzbeeten kann im Eingangsbereich (Netzeinbindung) der Fahrradstraßen eine verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsdämpfende Tor-Wirkung erzielt werden. Zudem soll die Fahrbahn in diesem Eingangsbereich rot eingefärbt werden und enthält als Markierung das verzehrte Piktogramm des Verkehrszeichens 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße). Das Piktogramm hat eine Höhe von 3,00 m und eine Breite von 2,00 m. Weitere Möglichkeiten bestehen durch Kreisverkehre, Gehwegabsenkungen oder Anhöhung der Fahrbahn.
- f) Markierung der Verkehrsschildwiedergabe Zeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) auf der Asphaltfahrbahn: Verkehrsschilderwiedergaben (verzehrt Höhe: 3,00 m und Breite: 2,00 m) sind in Fahrtrichtung 5,00 m vor und 5,00 m hinter der roten Fahrbahnmarkierung in den Einmündungs- und Kreuzungsbereichen anzubringen.
- g) Markierung Radfahrerfuhr als Blockstrichmarkierung: An Knotenpunkten, an denen die Fahrradstraße Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen hat, wird die Radfahrerfuhr mit einer Leitlinie (Breitstrich (B), 0,25 m breit und einem Strich-Lücke-Verhältnis von 0,50/0,20 entlang der Fahrradstraße markiert. Zusätzlich wird die Asphaltoberfläche der Radverkehrsfurt sowohl in den Einmündungsbereichen als auch in den Kreuzungsbereichen flächig rot eingefärbt. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

- h) Wartelinie als Blockstrichmarkierung an den Einmündungen und Kreuzungen der untergeordneten Straßen:  
zur Verdeutlichung der Vorrangregelung werden Wartelinien in Form von unterbrochenen Blockstrichmarkierungen (0,50/0,20, 0,50cm breit) angeordnet.
- i) Sicherheitsstreifen zu Längsparkständen:  
Die Breite der Sicherheitstrennstreifen bei Längsparkstreifen beträgt 0,75 m und die Stellplätze werden entweder in Form einer Parkflächenbegrenzung als Breitstrich, (B) 0,25 m breit, markiert oder in Pflasterbauweise ausgeführt.  
Die äußere Begleitlinie wird im Bereich des Parkstreifens als Breitstrich B 0,25 m breit mit einem Strich-Lücke-Verhältnis von 0,50 m / 0,50 m ausgeführt.  
Die innere Begleitlinie wird als ein roter Schmalstrich S 0,12 m breit mit einem Strich-Lücke-Verhältnis von 1,00 m / 2,00 m markiert.
- j) Breite der Fahrgasse, des Begleitstreifens, des Sicherheitstrennstreifens, der Gehwege und der Radmarkierung:  
Die Breite der Fahrgasse beträgt inklusive der inneren Begleitlinie mindestens 4,00 m. Die Breite der äußeren Begleitlinie wird dementsprechend dem Begleitstreifen bzw. dem Sicherheitstrennstreifen hinzugerechnet.  
Die Begleitlinie besteht aus zwei nebeneinanderliegenden Teilen:  
einer roten inneren Begleitlinie als Schmalstrich (S) 0,12 m breit und einer weißen äußeren Begleitlinie als Schmalstrich (S) 0,12 m breit. Beide Linien haben einen Abstand von 0,01 m voneinander und einen Strich-Lücke-Verhältnis von 1,00 m / 2,00 m. Somit wird die Begleitlinie als ein Doppelstrich aus zwei unterbrochenen Schmalstrichen (1:2 S, 0,12 m breit) in den Farben rot und weiß verwendet. Die Breite der Begleitlinie beträgt insgesamt 0,25 m und entspricht somit der Strichbreite eines unterbrochenen Breitstrichs (1:2 B, 0,25 m breit).  
Die Breite des Begleitstreifens beträgt 0,50 - 0,75 m und die des Sicherheitstrennstreifens 0,75 m.  
Parkplätze werden nur in Längsaufstellung angeordnet und haben eine Breite von 2,00 m. Zur Verdeutlichung der Gefahrenlage im Bereich von parkenden Autos (Längsparkstreifen), wird anstatt der weißen, schmalen Begleitlinie, eine breite Weiß-Markierung als Breitstrich (B) 0,25 m breit mit einem Strich-Lücke-Verhältnis von 1,00 m / 1,00 m angebracht.  
Die Gehwege sollen mindestens eine Breite von 2,00 m aufweisen.
- k) Beschilderung:  
Der Beginn der Fahrradstraße wird mit dem Zeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) der StVO gekennzeichnet, das Ende mit dem Zeichen 244.2 (Ende einer Fahrradstraße). Zur Reduzierung der Beschilderung sollte das doppelseitige Schild „Beginn/Ende einer Fahrradstraße“ zur Anwendung kommen (Zeichen 244.1-40). Zudem sind zusätzlich das Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei) und das Verkehrszeichen 286-10 bzw. 286-11 (Eingeschränktes Haltverbot Anfangaufstellung rechts bzw. links) am Beginn bzw. Ende der Fahrradstraße anzuordnen.  
Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße in Knotenpunkten ist deutlich mit einem Verkehrszeichen 301 (Vorfahrt) in Fahrtrichtung vor der einmündenden Straße, sowie mit dem Verkehrszeichen 244.1 (Beginn der Fahrradstraße) mit Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei) und Verkehrszeichen 286-30 (Einge-

schränktes Halteverbot Mitte-Aufstellung rechts) hinter der einmündenden Straße, zu beschildern.

Die einmündenden Straßen müssen auch deutlich mit den Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) sowie 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) beschildert werden.

- I) Zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen:  
Zur Verkehrsberuhigung sollten nach Möglichkeit punktuelle Fahrbahneinengungen eingeplant werden.

Die Planung der Fahrradstraßen erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bzw. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sowie dem Leitfaden Fahrradstraßen von der AGFS.

#### **Anlagen:**

- Anlage 1: NE1 Tor-Situation mit Fahrbahneinengung aus dem „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS
- Anlage 2: KP1.1 3-armige Einmündung; Vorfahrt der Fahrradstraße; geringes Fußverkehrsaufkommen aus dem „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS
- Anlage 3: KP2.1 4-armiger Knotenpunkt; Vorfahrt der Fahrradstraße; geringes Fußverkehrsaufkommen aus dem „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS